



Clermont-Ferrand, le 25 mars 2010

**ENQUETE PUBLIQUE  
sur  
le Plan de Déplacements Urbains  
de l'agglomération clermontoise**

**« Affirmer des priorités  
politiques écologiques »**

**CONTRIBUTION DES ELUS VERTS DE LA VILLE DE CLERMONT-FERRAND**

Monsieur le Président de la Commission d'enquête,

Nous vous remercions de bien vouloir prendre en considération les observations suivantes quant à la cohérence du document soumis à enquête publique et les demandes en faveur d'une modification de ce document.

Le projet de plan de déplacements urbains soumis à enquête publique reprend et intègre les projets en cours (notamment le doublement de l'A75, l'avenue Sud, le BSO à Clermont-Ferrand et le Pont sur l'Allier) et pas grand-chose de plus. Il a pourtant fait l'objet d'un processus de consultation élargie tout à fait productif. Les représentants associatifs, comme les représentants des communes ont apporté une réelle plus-value par leur expertise, conscients des investissements nécessaires pour répondre aux enjeux.

Selon nous, le PDU appelle les questions suivantes :

- 1- le PDU proposé est-il cohérent avec les objectifs du projet de SCOT en cours d'élaboration ?
- 2- le PDU proposé contribue-t-il prioritairement aux deux défis majeurs de notre agglomération qui fondent son projet politique, à savoir :
  - participer à la lutte contre le changement climatique
  - renforcer et diversifier les offres de transport public

Sur ces points, comme nous le détaillons dans les pages suivantes, les réponses apportées dans la version actuelle du PDU sont insuffisantes aux regards des critères d'écoresponsabilité.

## **1. Le PDU doit traduire les priorités du SCOT**

Le foncier n'est pas inépuisable, les déplacements ont un coût croissant pour le contribuable et le citoyen.

- L'espace urbanisé a été multiplié par 2 de 1950 à 1999.
- La distance parcourue chaque jour par les Français a crû trois fois plus vite et été multipliée par 6 : de 5km en 1950, on en est à 30km aujourd'hui.
- La densité en ville a diminué globalement de 30% en 50 ans. Il y a étalement urbain avec toutes les conséquences qui en découlent sur la biodiversité, la consommation d'énergie et la pollution, la maîtrise foncière et le coût des logements.

### ***La lutte contre le dérèglement climatique***

Pour limiter le réchauffement climatique à +2° en 2050, il faut impérativement parvenir à stopper la croissance des émissions mondiales de gaz à effet de serre d'ici à 2015 avant de les faire décroître. C'est la seule voie pour limiter le réchauffement des températures bien en-dessous de 2°C, seuil au-delà duquel la capacité à s'adapter de nos sociétés et des écosystèmes est menacée. Conjugués à l'étalement urbain, les déplacements accroissent la dépendance énergétique et financière des Français tout en augmentant l'effet de serre.

### ***Un paradoxe Puydeinois***

En pleine lutte contre l'effet de serre, contre la congestion automobile et la dégradation de la qualité de l'air, alors que les prix des énergies fossiles grimpent, que ces mêmes énergies se raréfient et que chacun s'émeut du dérèglement climatique et s'engage contre la dépendance à l'automobile et au pétrole, comment justifier la création de nouvelles routes ?

Comment comprendre que ce PDU entérine comme données de base, non négociables, la réalisation des quatre projets d'infrastructure routière : le Boulevard Sud Ouest, l'avenue SUD et le doublement de l'A75, le contournement de Cournon/Pérignat assorti d'un nouveau pont sur l'Allier ?

Comment justifier ces choix qui sont lourds de conséquences en termes d'impact sur le trafic routier global de l'agglomération, en termes de pollutions et de nuisances liées au trafic automobile, en termes de dépendance financière et d'exclusion pour les populations non motorisées ? comment ce projet de PDU qui affirme les plus grandes ambitions de mobilité durable peut-il ainsi flécher en priorité l'investissement public vers des projets routiers ?

### ***Où sont les évaluations prévues par la loi ?***

Pour concilier intérêt général et développement durable, de tels projets d'infrastructures doivent être évalués AVANT toute décision : Plus précisément, il faudrait évaluer l'impact de leur non-réalisation sur l'agglomération ET comparer avec l'impact de leur réalisation. Et ce pour chaque projet, puis pour les 4 projets cumulés afin d'éclairer les décideurs AVANT d'investir.

C'est ce que prévoit la loi pour les projets d'intérêt général qui impactent durablement un territoire. Mais où sont les nécessaires études d'évaluation préalable à ce type d'investissement ?

### ***Quels projets routiers nous propose-t-on ?***

Le Boulevard Sud-Ouest, l'avenue Sud et le pont sur l'Allier font ainsi leur entrée discrète dans l'agglomération sans que leur configuration ou leurs impacts ne soient connus.

En effet, qui peut dire aujourd'hui, quel projet de Boulevard sud-ouest est sous-entendu dans le PDU : le projet remanié par le CG63 en concertation avec les associations de citoyens, qui prévoit une seule voie automobile, de niveau avec les rues des quartiers traversés, pour les irriguer ainsi que une voie réservée au TCSP et des itinéraires cyclables et piétons arborés et continus ?

Ou bien ce projet, une fois soumis aux filtres techno-économiques, finira-t-il en double voie express pour relier le Boulevard Quinet, l'Avenue sud et le Boulevard Pourchon par un gros tuyau à camions et automobiles, accroissant ainsi les flux de transit, la pollution sonore et atmosphérique ?

## **2- une diversification de l'offre de transports publics bien timide**

### ***Pour un PLAN DEPLACEMENTS DOUX***

Le schéma proposé et les mesures d'accompagnement (stationnement, jalonnement, interconnexion) composent la base d'un bon projet global, enfin bien hiérarchisé mais il manque d'abord le plan spécifique que mérite notre agglomération. Il manque également une ambition de coordination départementale et régionale. Le projet de PDU mérite un plan spécifique, qui guide les investissements de chaque commune et permette aux citoyens d'évaluer les réalisations ou les progrès à faire, par chacun.

### ***Des lignes structurantes de TCSP bien timides***

Mais où sont les projets de tramway ou de Transport en Commun en Site Propre ? Aucune mention d'une seconde ligne de tramway à l'horizon de ce PDU, qui est pourtant un document pour 10 à 15 ans.

L'entrée sud de l'agglomération connaît un développement urbain régulier, les communes comme Aubière et Beaumont accueillent de nouveaux habitants, notamment avec des programmes de logements sociaux de qualité. Pourtant, malgré les demandes répétées de création d'un TCSP vers le sud, il fut impossible de recevoir une réponse technique justifiant le refus total d'envisager ce projet.

Quelles raisons pourraient présider au renforcement de la ligne Clermont / Cournon, par un transport en site propre (BHNS ou TRAM) au lieu de se rabattre sur la voie ferrée, si rapide et directe entre les deux communes ? D'autant plus que la halte ferroviaire de La Pardieu offre une bonne intermodalité avec le tramway de la ligne A. Pourquoi ne pas renforcer plutôt les liaisons par navette électrique entre les communes et le pôle intermodal de la gare de Cournon / Le Cendre ?

Il est à craindre que l'objectif de réduction des déplacements automobiles affiché par le PDU ne soit jamais atteint.

### ***Un projet trop contraint***

L'intermodalité, notamment tarifaire, a été privilégiée pour faciliter les changements de modes de transports et attirer encore plus d'usagers. Mais le périmètre concerné, qui ne dépasse pas celui de l'agglomération, n'est pas à la hauteur de l'engouement du public et des urgences politiques.

Le territoire de l'intermodalité doit être celui, croisé, de la région et du département, et pourtant l'on ne trouve aucune trace de cette connexion dans le document. Les nouvelles haltes ferroviaires seront mises à l'étude, mais seront-elles réalisées un jour ? pas avant 15 ans, semble-t-il !

\*

\*\*

**En résumé, ce plan de déplacements urbains ne préfigure pas les mutations du territoire communautaire ou métropolitain. Il passe à côté des enjeux climatiques et des changements de société que nous devons anticiper dans l'intérêt de tous nos concitoyens, faute de quoi dans 10 ans, nombreux seront ceux qui ne pourront plus faire face au coût des déplacements.**

**Pour ces motifs, nous vous prions, Monsieur le Commissaire Enquêteur, de demander un réexamen des projets routiers inscrits dans ce projet de PDU, afin que leurs impacts soient évalués avant toute décision.**